SEÑOR PRESIDENTE (Correa Freitas).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 59)

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Subsecretario de Defensa Nacional, doctor Elías Bluth, al señor Director de la Dirección Nacional de Infraestructura Aeronáutica, DINACIA, Brigadier General Aviador José Luis Vilardo, al señor Jorge Alvarez, Jefe de Operaciones, al señor Jorge Cappi, Director de Seguridad Operacional y al señor Julio Martins, asesor.

El motivo de esta convocatoria es que, como algunos funcionarios de la empresa CANDYSUR presentaron algunas denuncias ante la Comisión Especial, se ha entendido conveniente trasladarlas al señor Director de la DINACIA, con la finalidad de recabar mayor información y obtener un panorama lo más objetivo posible sobre el tema.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Quisiera hacer algunas aclaraciones previas, concretas, en cuanto a ciertas afirmaciones realizadas ante la Comisión Especial.

Acudo en mi calidad de Subsecretario de Defensa Nacional, ya que obviamente el Ministerio asume la responsabilidad política por las decisiones de sus órganos subordinados jerárquicamente. También es obvio que el organismo que preside el Brigadier General Aviador Vilardo, recibe directivas de carácter general del Ministerio que, dentro de lo que marca la ley y sus cometidos específicos, puedan ser pertinentes.

A título de introducción quisiera decir que si bien los miembros de la Comisión tendrán la última palabra en cuanto a la pertinencia de nuestros comentarios y de los del Brigadier General Aviador Vilardo, hay pocas instancias en las que el Ministerio se haya sentido tan tranquilo en cuanto a lo que pueda y deba ser el resultado de una sesión como esta, ya que tenemos la más absoluta tranquilidad de haber actuado dentro de lo que marca la ley y la normativa aplicables en el tema de los operadores terrestres del aeropuerto.

Quisiera comunicar a los miembros de esta Comisión que la administración del Aeropuerto Internacional de Carrasco es sumamente compleja, porque existen muchos intereses a conciliar, no solamente el de las empresas que allí operan, sino también el interés general que se debe tener presente en todo momento. A tal punto es así que en su oportunidad el Senado entendió la conveniencia y la necesidad de crear un Comité de Usuarios del aeropuerto.

Hace pocas semanas se publicó en el Diario Oficial una norma acerca de la creación del Comité de Usuarios del aeropuerto que, a su vez, asesora a la unidad de control, precisamente porque hay que atender todos los derechos, aspiraciones y expectativas de todos los que están relacionados con el aeropuerto, como pasajeros y empresas y, por supuesto, los intereses del país como centro turístico, teniendo en cuenta que el Aeropuerto Internacional de Carrasco es una vía de entrada y salida de mercaderías de suma importancia para el Uruguay.

Esta breve introducción es simplemente para señalar que la administración es sumamente compleja, que hay muchos derechos a ser contemplados, muchos intereses que deben ser atendidos y muchos contratos que tienen que ser cumplidos. Por lo tanto, no es tan sencillo administrar el aeropuerto y, en verdad, la Unidad de Control, bajo la dirección de la DINACIA, ha hecho un trabajo a mi juicio excelente, manejando este tema con absoluta ecuanimidad y sentido común, ajustándose totalmente a lo que marcan las leyes y la Constitución.

Quisiera ceder el uso de la palabra al Brigadier General Aviador Vilardo para que responda en forma más concreta a las afirmaciones realizadas por el grupo de trabajadores de una empresa que opera en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR VILARDO.- En la medida en que me fue enviada con anterioridad la versión taquigráfica de la sesión en la que comparecieron los representantes del sindicato de CANDYSUR, trataré de evacuar resumidamente cada uno de los puntos tratados. Naturalmente, estoy a disposición para contestar cualquier pregunta que pueda surgir a medida que vayamos desarrollando los puntos.

En primer lugar, se sostiene por parte de los representantes de la Asociación de Trabajadores de CANDYSUR, que la DINACIA concedió en forma de dispensa dos autorizaciones a SWISSPORT Uruguay S.A., en violación del Decreto N° 280/002. Específicamente cuestionaron la falta de equipos necesarios y dijo la doctora Chiachio que "a veces piden a CANDYSUR rampas o elementos que se necesitan para determinados tipos de aviones, porque ellos cuentan con equipos para atender solo ciertas naves", a lo que agrega: "distorsiona el funcionamiento del aeropuerto".

El señor González expresó que SWISSPORT Uruguay S.A. no cuenta con la cantidad de personal necesaria para atender las operaciones con seguridad. Agregó que la empresa atiende aeronaves Boeing 737 y MD 88 sin estar autorizada.

La respuesta es la siguiente. Leo textualmente: "a) De acuerdo al artículo 2° literal f) del decreto 21/999 de 26 de enero de 1999, la DINACIA puede otorgar dispensas por razones de equidad a empresas y explotadores aéreos, siempre que no se comprometa la seguridad ni se lesionen derechos de terceros.- b) En uso de tales atribuciones, por resolución 59/004 de 26 de febrero de 2004 la DINACIA autorizó a SWISSPORT Uruguay S.A. en carácter de dispensa a operar servicios de asistencia en tierra a aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Carrasco sin contar con la totalidad de los equipos previstos en los artículos 2°, 3° y 11 del Decreto 280/002, por un plazo de seis meses contados a partir del día siguiente al otorgamiento de la HAPSAT", que es la habilitación como operador para equipos de rampa.

Continúo leyendo: "La dispensa se limitó solo a ese aspecto referido al equipamiento, ya que la misma resolución estableció que el otorgamiento de la habilitación de la HAPSAT quedó sujeto al cumplimiento de los demás requisitos establecidos por el decreto 280/002 y al informe por parte de la Dirección de Seguridad de Vuelo de la DINACIA en cuanto que la empresa se encontrara en

condiciones de atender con seguridad los servicios que declare efectuará mientras no cuente con la totalidad de los equipos requeridos.- La dispensa se fundó en razones de equidad y tendiendo a favorecer la introducción de un nuevo operador, en un tipo de servicio en el que existía un monopolio de hecho.- c) Luego de realizadas las inspecciones y verificaciones pertinentes la DINACIA otorgó a SWISSPORT Uruguay S.A el HAPSAT el 3 de marzo de 2004 y se emitieron a la vez las respectivas Especificaciones de Operación que limitaron a aeronaves Fokker MK-100 de pasajeros y carga". La empresa estaba habilitada a cumplir exclusivamente con la atención a estos aviones. Es el avión que en este momento cuenta la empresa UAir y TAM.

El texto continúa: "d) La dispensa dada a SWISSPORT Uruguay S.A. por resolución 59/004 vencía el 3 de setiembre de 2004. La empresa solicitó una extensión de la misma por 180 días.- e) Por resolución 262/004 de la DINACIA de 21 de setiembre de 2004 se prorrogó la dispensa hasta las 00:00 horas del 3 de diciembre de 2004, sujeto a una serie de condiciones y requisitos.- Esta dispensa se otorgó porque la empresa había procedido a la incorporación de equipos, que aunque no eran totalmente suficientes, era un paso importante, sumado a la contratación de personal y a la prestación del servicio con seguridad, sin que existieran reclamos por los clientes ni por el aeropuerto, así como la presentación de documentos de proveedores confirmando la entrega de más equipos.- Por otro lado, a la dispensa se le establecieron una serie de requisitos que delimitaban a las mismas en el tiempo, como se establece en la parte resolutiva de la resolución 262/004", a la que voy a dar lectura. Dice así: "1°) Prorrogar hasta las 00:00 horas del día 3 de diciembre de 2004 la dispensa otorgada a la Empresa SWISSPORT Uruguay S.A., por Resolución N° 59/004 de 26 de febrero de 2004 de esta Dirección Nacional, sujeto a lo que se establece a continuación:

"a) dentro de un plazo de veinte días a contar de la notificación de la presente Resolución la Empresa SWISSPORT URUGUAY S.A. deberá presentar el listado de equipos con que contará para cumplir con los requerimientos del Decreto 280/002, sus detalles, incluyendo marca y modelo, así como sus especificaciones técnicas y adecuación a las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, pudiendo esta Dirección Nacional solicitar, dentro de los plazos que se establezcan, las aclaraciones o ampliaciones que considere necesarias o convenientes para emitir las Especificaciones De Operación;.- b) la Empresa SWISSPORT URUGUAY S.A deberá presentar antes del 4 de noviembre de 2004 toda la documentación necesaria para la emisión de las nuevas Especificaciones de Operación.- 2°) El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en los literales a) y b) del numeral anterior, podrá ser pasible a la empresa de la revocación anticipada de la dispensa y de la correspondiente caducidad de la HAPSAT y sus Especificaciones de Operación, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 3° de esta Resolución".

(Ocupa la Presidencia la señora Legisladora Castro)

"3°) Al vencimiento del plazo de la dispensa establecido en el numeral 1°) de la presente Resolución, si la Empresa SWISSPORT URUGUAY S.A., comprobadamente, no cuenta con todo el equipamiento requerido por el Decreto 280/002, la Habilitación de Prestador de Servicio de Asistencia en Tierra (HAPSAT) caducará de pleno derecho, sin necesidad de acto administrativo de especie alguna y, en consecuencia, la empresa deberá cesar inmediatamente sus operaciones como prestador de servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y devolver la HAPSAT y sus correspondientes Especificaciones de Operación a esta Dirección Nacional al día siguiente del vencimiento del plazo de la dispensa.- 4°) Pase a la Dirección Nacional de Aviación Civil a los efectos de las comunicaciones y notificaciones correspondientes, inclusive al concesionario del Aeropuerto Internacional de Carrasco, Puerta del Sur S.A., así como el control del cumplimiento de la presente Resolución.- f) Posteriormente, se ampliaron las Especificaciones de Operación en las siguientes oportunidades y términos: a. 29 de octubre de 2004, Boeing 737-200 de pasajero y carga; MD 80, de pasajero y carga- b. 15 de noviembre de 2004, Boeing 707, de pasajeros".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Me gustaría que el Brigadier explicara para los señores Legisladores presentes qué son las Especificaciones de Operaciones.

SEÑOR VILARDO.- Las Especificaciones de Operaciones son los documentos que, en definitiva, determinan la habilitación del operador y el tipo de equipo que permite atender. Cuando la empresa comienza a hacer su habilitación debe presentar la especificación del equipo que va a atender cada uno de los aviones. Una vez inspeccionado y certificado, se logra la especificación correspondiente.

Continúo: "g) Por lo tanto:.- a) La DINACIA no violó el Decreto 280/002, sino que otorgó la dispensa y la prórroga de la misma dentro de sus competencias establecidas en el artículo 2° del Decreto 21/999.- b) Luego de otorgada la dispensa, la empresa cumplió con todos los demás requisitos previstos en el Decreto 280/002 para la prestación de un servicio seguro y eficiente. Fue inspeccionada por los técnicos de la DINACIA y se le ha efectuado, además, inspecciones de seguimiento.- c) La empresa, según las Especificaciones de Operación actualmente vigentes, está habilitada para atender aeronaves de los tipos Fokker 100, Boeing 737-200, MD 80 y Boeing 707."

Y se agrega: "2°) Expresó el señor González, Vicepresidente del Sindicato de CANDYSUR, que tiene preocupación por el tema de las fuentes de trabajo, diciendo que ´estimamos que la competencia llevaría, lisa y llanamente, a la extinción de una de las dos empresas´. Luego la doctora Chiachio dijo que el retiro de clientes de CANDYSUR (el último el de Aerolíneas Argentinas) hace peligrar las fuentes de trabajo porque la empresa puede efectuar despidos y hasta podría desaparecer la empresa.- a) CANDYSUR venía operando monopólicamente los servicios desde que había resultado adjudicatario de la licitación 2/991, por la que se le habían otorgado los servicios en exclusividad, prohibiéndose incluso la autoprestación por parte de las aerolíneas, lo que había sido duramente cuestionado tanto desde el punto de vista jurídico como económico, entre otros por parte de la aerolínea nacional PLUNA y también por aerolíneas extranjeras.- La licitación se había convocado en base al Decreto 346/990 que en su considerando I) decía que se trataba de una actividad comercial libre, de conformidad con los artículos 7 y 36 de la Constitución, pero con cierta inconsistencia. Luego establecía que los mismos se adjudicarían mediante concesión. Con este Decreto 346/990 se dejaba sin efecto el monopolio que tenía PLUNA Ente Autónomo, por Decreto 535/979.- Al vencerse el plazo de la concesión de CANDYSUR, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto 280/002, que es consistente con los considerandos del Decreto 346/990 y con la verdadera naturaleza jurídica de estos servicios, que es una actividad comercial libre, si bien sí, de interés público, por lo que se establecieron los requisitos del Decreto 280/002.- b) Por otro lado, la misma aprobación del Decreto 280/002 provocó inmediatamente efectos beneficiosos para el sector del transporte aéreo, ya que la única empresa que en un monopolio de hecho prestaba tales servicios (CANDYSUR) llegó a acuerdos con las aerolíneas realizando muy importantes rebajas de sus tarifas.- c) No existiendo ninguna base legal para considerar al servicio un 'servicio público', o un servicio de tipo monopólico, no existen fundamentos para cuestionar la libertad de acceso al mercado de operadores. Lo que es importante es garantizar que las operaciones sean seguras, la atención a todas las aeronaves que operan en el AIC y la no discriminación entre las empresas, ya

que aunque no sea un 'servicio público' es una actividad de interés público, estando incluso en juego compromisos asumidos por la República ante la comunidad aeronáutica internacional a ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional y parte del Convenio de Chicago de 1944.- 3°) Se dice por el señor González, Vicepresidente del Sindicato de CANDYSUR, que el operador concesionario del AIC-Puerta del Sur le otorga un trato preferencial". No consta a esta autoridad aeronáutica que existan tratos preferenciales. Por otra parte, para investigar tales cuestiones se deberían conocer elementos y casos concretos de la aludida discriminación y no una mera acusación genérica.

Quisiera leerles algo que recibí en el día de hoy, que es una nota que emite Puerta del Sur a través del doctor Chouldjian. A raíz de que preguntamos cuál era la actitud frente a las dos empresas, nos contestan: "De acuerdo a lo solicitado por nota UC 107/04 de fecha 29 de noviembre de 2004, informamos a usted que las tarifas cobradas a las empresas CANDYSUR SA y SWISSPORT SA son las tarifas establecidas en el anexo F (Precios por régimen de libre prestación de servicios de atención en tierra a aeronaves, a cobrarse a quienes presten dicho servicio) y los precios aprobados por la resolución 01/04 de la Unidad de Control de gestión integral de aeropuertos y concesiones aeroportuarias.-

Asimismo informamos a usted que Puerta del Sur SA brinda a ambas empresas un trato igualitario al igual que a todas las empresas que trabajan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.- Sin otro particular, lo saluda atentamente, por Puerta del Sur SA, doctor Aram Chouldjian, Director".

Continúo: "4°) Se critica que la inversión que se efectúa por parte de SWISSPORT URUGUAY S.A. es exigua, que el equipamiento no es nuevo; por ejemplo, los ómnibus utilizados no son especiales sino que son reciclados. Una inversión de U$S 750.000 no es exigua y menos aun la que viene en curso. Que los equipos sean reciclados no es un incumplimiento. Lo que el Decreto 280/002 requiere es que los equipos permitan una operación eficiente y segura. De acuerdo a las inspecciones técnicas efectuadas, los equipos son adecuados.- 5°) Los representantes de la Asociación de Trabajadores de CANDYSUR expresaron que como consecuencia de las denuncias efectuadas en la prensa la DINACIA envió dos inspecciones en el término de tres días y manifestó el señor López que 'estamos un poco marcados por haber divulgado esta situación', agregando que 'es vox populi en los corredores del Aeropuerto que quienes integramos esta comisión (...) recibimos la manifestación de descontento del Brigadier Vilardo. Estamos seguros de que si desaparece CANDYSUR no podemos conseguir más trabajo en el Aeropuerto'.- "a) En cuanto a las inspecciones efectuadas cabe precisar: a. En primer lugar, dentro de las funciones de la DINACIA como autoridad aeronáutica, una de las que más hace actualmente hincapié la OACI es la 'supervisión continuada de la seguridad operacional'. Por ello, se efectúan a todos los operadores aéreos inspecciones de oficio para corroborar los niveles de seguridad con que operan, sean aerolíneas, talleres, prestadores de servicios de asistencia en tierra, escuelas de aviación, operadores de aeropuertos y aeroclubes, e incluso al personal técnico (pilotos, auxiliares de cabina, despachadores y mecánicos). b. En este marco, ambas empresas han sido inspeccionadas, incluso, en más oportunidades SWISSPORT que CANDYSUR, por tratarse la primera de un nuevo operador. De acuerdo a la lista de que hago entrega a los Sres. Legisladores -que voy a entregar en este documento-, a SWISSPORT se le han efectuado 11 inspecciones y a CANDYSUR 5". En lo que va del año a CANDYSUR se le hizo una sola y las restantes se hicieron a SWISSPORT.

Continúo leyendo: "b) En cuanto a la supuesta persecución, no es verdad, no ha habido ningún acto de persecución por parte de la DINACIA. Lejos está de haberse dado 'directivas' en tal sentido, ni menos aún por mi parte, que ni siquiera conozco al Sr. López". Aclaro que la primera vez que me comuniqué con él, fue cuando tomé contacto con la versión taquigráfica. Nunca tuve contacto con él, ni telefónico ni personal. Cuando tuve oportunidad de contactarme con personal de la empresa CANDYSUR fue con la Gerencia, con quien tuve un trato amable, cordial y netamente profesional, del que me siento sumamente satisfecho. Insisto en que nunca tuve oportunidad de compartir instancias con el señor López como para que él sepa cuál es mi sentimiento con respecto a la empresa. Por lo tanto, rechazo totalmente sus acusaciones porque son infundadas, falsas y lesivas para mi honra y, por supuesto, para el prestigio de mi institución.

En el punto 6°) se dice: "La Dra. Chiachio dijo que la empresa SWISSPORT URUGUAY S.A. no tiene a los trabajadores figurando en planilla, les paga en negro y aparecen con otras tareas. Los empleados provienen de 'Seguridad 2000' que han suplantado a trabajadores de CANDYSUR en 'ocasiones de huelgas por conflictos laborales'. Agregó que SWISSPORT URUGUAY S.A. no cumple con ninguno de los requisitos laborales de descanso, de seguridad, de horarios, ni de aportes al BPS. Cuestionó también la capacitación de los trabajadores de SWISSPORT URUGUAY S.A. y el monto de sus remuneraciones".

En este sentido, debo decir en primer lugar: "No es competencia de la DINACIA el contralor de los temas relacionados con el cumplimiento de las normas que regulan las relaciones laborales ni los aportes de seguridad social. Ello compete al MTSS y al BPS.- La DINACIA controla los requisitos de índole técnico aeronáutica del personal, como:- a. Su capacitación, otorgando el Permiso de Técnico de Servicios de Asistencia en Tierra.- b. La aptitud psico-física Certificado de Aptitud Psicofísica Clase III, siendo aplicable a estos técnicos el RAU 67.- c) De acuerdo al art. 11, numeral 2) del dec. 280/002, una de las obligaciones de los titulares de un HAPSAT es 'dar cumplimiento a las normas de seguridad laboral'. No se trata de un requisito previo al otorgamiento del HAPSAT, pero sí una obligación a cumplir durante la ejecución de los servicios. La DINACIA no es el organismo competente para dicho control, y ante la denuncia" -interpretando que esto se trata de una denuncia realizada por parte de la Asociación de Funcionarios- "va a ponerse en enlace con el MTSS, para coordinar la inspección de este aspecto". Por supuesto que vamos a solicitar que se cumpla en las dos empresas.

SEÑOR TROBO.- La presentación del Brigadier está referida a las declaraciones que recibió de esta Comisión. Yo no estuve presente en esa oportunidad y leí la versión taquigráfica. De ese modo tomé contacto con una serie de afirmaciones que ahora son contestadas por la DINACIA.

Voy a referirme a una cuestión de contexto más general, no en particular a esas declaraciones, básicamente porque me surgió interés por el asunto a raíz de la lectura de las versiones taquigráficas y de algunas conversaciones que he tenido respecto a esta cuestión.

En cuanto a la base legal de la adjudicación de un régimen especial para brindar este tipo de servicios por parte de una empresa en la órbita del Aeropuerto Internacional de Carrasco, concretamente quiero preguntar cuál es el antecedente que le da sustento legal a esa decisión. Y al respecto voy a hacer una aclaración. Sin perjuicio de aspirar a que en todos los planos de la actividad de nuestro país exista competencia, esta debe estar sometida a las reglas y, obviamente, el espíritu que puede animar a promoverla puede ser disminuido o trabado por la existencia de normas legales que impidan determinado tipo de comportamiento.

Digo esto porque voy a hacer una segunda pregunta, que es la siguiente.

De acuerdo con lo que establece el decreto que reglamenta la prestación de actividades de servicio a los aviones en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ¿estas estarían cubiertas plenamente por todas las empresas que hoy en día brindan ese tipo de servicios? Quisiera saber si las empresas están en condiciones de operar, no en base a una interpretación parcial de lo que establece el decreto como condiciones para ejercer la actividad, sino en función de la aplicación franca y clara del alcance de los términos del decreto, en particular en uno de sus aspectos cuando dice que la empresa deberá tener el equipamiento mínimo necesario para atender de manera eficiente y segura a todas las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

La tercera pregunta que quiero hacer es la siguiente: ¿cuáles son las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco? Además, quiero saber si las empresas que brindan servicios a terceros en dicho aeropuerto están en condiciones de brindarlo también, con el equipamiento que tienen a la fecha, a la totalidad de las unidades o equipos que aterrizan y decolan en nuestro aeropuerto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Las preguntas realizadas por el señor Diputado Trobo son muy pertinentes y voy a dar una respuesta inicial refiriéndome a lo siguiente.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Correa Freitas)

Precisamente, la facultad de dispensa prevista en el literal F) del artículo 2° es para atender aquellas situaciones en que las empresas todavía no están en condiciones de prestar todos los servicios por carecer, en algunos casos, de suficiente personal o de equipos. Lo importante es asegurarse -por eso se dan las especificaciones pertinentes- de que estén en condiciones de cumplir los servicios acotados precisamente por las especificaciones que impone la Dirección. La posibilidad de dispensa existe para dar tiempo a las empresas a ir incorporando el personal y el equipo necesarios para llegar a brindar en forma eficaz y segura todos los servicios. La dispensa solo tiene sentido si se puede hacer uso de ella y es, precisamente, la razón por la cual existe.

SEÑOR TROBO.- Solicito que se de lectura al literal F) del artículo 2° por el que se autoriza la habilitación de la dispensa.

SEÑOR VILARDO.- El literal F) del artículo 2° expresa: "Otorgar por razones de equidad dispensas a empresas y explotadores aéreos, siempre que no se comprometa la seguridad ni se lesionen derechos a terceros".

SEÑOR TROBO.- Quisiera saber cuáles son las razones de equidad en el fundamento de la dispensa.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Están contenidas en las propias consideraciones de la resolución; podemos darles lectura si están incorporadas en su totalidad.

SEÑOR TROBO.- ¿Sería posible que nos dejaran ese material para analizarlo?

SEÑOR VILARDO.- La idea era dejarles la información más completa posible o cualquiera de carácter adicional que los señores Legisladores requirieran. No hay ninguna dificultad para entregar estos datos; al contrario, los trajimos para apoyar nuestra exposición.

SEÑOR MARTINS.- El señor Legislador Trobo planteó inquietudes acerca de la base legal para la libertad de operadores, el tema de la cobertura a las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y las clases de aeronaves.

En el artículo 1° del Decreto 280 se declara que es actividad libre la prestación de este servicio en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Esto se hizo para zanjar una discusión que la aviación viene desarrollando desde hace muchos años en cuanto a si este es un servicio público o una actividad comercial libre. Algunos entendían que es un servicio público; yo siempre estuve convencido de que habían manejado textos de derecho aeronáutico extranjero que se basan en conceptos distintos al uruguayo. En nuestro país, para saber si un servicio es público, la ley debe decir que es una actividad que prestará el Estado directamente por sí o mediante concesionario, y no hay ninguna norma que establezca que el servicio de asistencia en tierra de aeronaves en cualquier aeropuerto del país sea una actividad que preste el Estado por sí o por concesionarios. Por ello, desde hace diez años vengo sosteniendo que el decreto relativo al llamado a licitación estaba equivocado, sobre todo porque se dijo que era concesión y aún más cuando se habló de exclusividad. Pero así funcionó.

En definitiva, base legal no hay, como tampoco la hay para toda la infraestructura aeronáutica; lo único que el Código Aeronáutico establece estrictamente como servicio público es la prestación de servicios de protección al vuelo. En ese sentido, el Código estipula que serán prestados directamente por el Estado o por concesionarios, y agrega que la existencia de concesionarios solo podrá ser parcial. Pero estos servicios no tienen ninguna reserva en ese sentido.

Esto es lo que puedo informar en cuanto a la base legal de la pluralidad de operadores que, no obstante no ser un servicio público, es un servicio de interés público, básicamente, porque compromete la seguridad en la operación aeronáutica. Tanto es así que la Organización de Aviación Civil Internacional está elaborando una serie de normas internacionales cuyo contenido es similar al del Decreto 280 en cuanto a los requerimientos técnicos para estas operaciones; precisamente, una de las últimas revistas que la Organización publicó este año está dedicada a accidentes de aeronaves en plataforma. Considerando esto, se establece una habilitación de índole técnica que deben cumplir quienes quieren prestar este servicio.

En cuanto a la atención a aeronaves, el Decreto distingue dos hipótesis: la de autoprestación y la de prestación a terceros. Hoy por hoy, autoprestación no existe ninguna y además, si se tratara de esto -o sea, de una aerolínea que se presta el servicio a sí misma, algo largamente reclamado por PLUNA en alguna época-, bastaría con que tuviera el equipamiento para atender sus propias aeronaves. De acuerdo con el Decreto 280, para prestar servicios a terceros, además de contar con el personal capacitado, manuales de operación, de seguridad, etcétera, se requieren equipos suficientes para atender en forma segura las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Y aclaro que al utilizar la palabra "habitualmente" se quiere significar no solo vuelos regulares sino también los no regulares.

En cuanto a las clases de aeronaves, podemos hablar de Boeing 737, Fokker 100, MD 80, Boeing 767, Boeing 777 y Boeing 757. Los Boeing 747 y los DC 10 realizan operaciones cargueras, no regulares; hay un Boeing 747, carguero de Air France, que

generalmente opera en forma quincenal, y de "Cielos del Perú", el DC 10 carguero opera dos o tres vuelos unas semanas y otras no hace ninguno. Naturalmente, estamos hablando de vuelos no regulares.

(Ocupa la Presidencia la señora Legisladora Castro)

---Si tenemos en cuenta esas especificaciones, la empresa CANDYSUR tiene actualmente el equipamiento para atender todas las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Así fue que después de trece meses de tramitación se le emitió una HAPSAT, o sea, una habilitación de prestador de servicios de interés en tierra, que no tenía reservas porque al cabo de ese tiempo había cumplido con la habilitación. Por supuesto que, en la medida en que CANDYSUR ya venía operando, no se le dijo que no podía seguir haciéndolo, que tramitara la HAPSAT y después volviera a operar. Esto es similar a lo que ocurrió con las empresas aéreas, que debieron obtener un certificado paralelo; cuando se estableció esa obligación a nivel internacional, se le pidió a PLUNA, que ya estaba operando, que siguiera haciéndolo mientras tramitaba la habilitación. Pero, obviamente, quien ingresa al mercado debe tramitarlo antes de comenzar a operar.

Cuando SWISSPORT tramitó el HAPSAT, no tenía los equipamientos suficientes para atender todas las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco; por ello pidió que se le dispensara ese punto. De modo que, en principio, la HAPSAT hacía referencia solo a Fokker 100 y luego se fue ampliando a Boeing 737, MD 80 y Boeing 707.

SEÑOR TROBO.- O sea que la empresa SWISSPORT no tiene el equipamiento necesario para atender la totalidad de las aeronaves que arriban y decolan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR MARTINS.- Exacto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quisiera saber si las informaciones que me han llegado en cuanto a las exigencias de equipamiento para CANDYSUR son correctas, porque constituyen un elemento para saber si esta empresa cumplió con lo acordado. Además, me interesa saber qué requisitos no cumple SWISSPORT y qué repercusión tiene esa carencia para la prestación de servicios. Inclusive, atendiendo a la equidad a que refiere el artículo que se ha mencionado, quisiera saber qué beneficios o desventajas puede representar esto.

En el artículo 17 del pliego de condiciones se hace referencia al equipamiento requerido y se señala que el adjudicatario estará obligado a contar, como mínimo, con 5 tijeras operación hasta Boeing 747, 1 elevador de alto nivel hasta Boeing 747, 8 escaleras motorizadas hasta Boeing 747, 2 tractores de remolque y 1 hasta Boeing 747, barras de remolque -una por cada tipo de avión que opera regularmente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco-, 10 tractores de servicio, 5 transportadoras hasta Boeing 747, 4 generadores 220v-110v, 6 generadores 28/155 -uno de ellos hasta 140 kVA-, 4 turbinas de arranque, 2 equipos de baño, 2 equipos de agua potable, 2 equipos de aire acondicionado, 1 elevador para discapacitados hasta cabina Boeing 747, 3 camiones para servicio de a bordo, 3 generadores de energía eléctrica, escaleras y plataforma para mantenimiento de rampas.

SEÑOR MARTINS.- La señora Presidenta acaba de dar lectura al artículo 17 del pliego de la licitación pública N° 2991. Esos requisitos no son los que rigen al día de hoy sino los de aquel momento. Los requisitos que se mencionan no son necesariamente todos los que se exigen actualmente -que pueden ser más o menos-, porque el Decreto N°280 se refiere a la operación actual del Aeropuerto Internacional de Carrasco y no a la de 1991. Inclusive, las especificaciones son más gravosas en la medida en que, por ejemplo -por suerte, estuve mirando documentos antiguos y busqué la licitación-, se habla de tijeras y elevador de alto nivel de Boeing 747. Precisamente, en el caso de uno de esos equipos, que es el más crítico en cuanto al costo -porque tiene muy poca operación ya que es para elevar la carga en un carguero puro, de fuselaje ancho como el 747 o el DC 10, que no llega a ocho o diez operaciones mensuales en Carrasco-, no se exigió en esta licitación.

SEÑOR TROBO.- No tengo ánimo de polemizar, pero quiero hacer una puntualización. Comprendo que puedan haber variado las especificaciones de los equipos desde el momento en que se establecieron las exigencias a los oferentes para brindar el servicio cuando este se licitó, ya que estamos hablando del año 1991; sin embargo, ocurre lo siguiente. Hoy en día hay dos operadores, uno que cumple con las obligaciones -de acuerdo con la resolución que ha tomado la Dirección en cuanto a su capacidad para operar en todos los sentidos- y otro que está siendo ayudado por la Administración para que pueda haber un mercado; de hecho, otorgar una dispensa a una empresa que tiene una pequeña cantidad de equipos que no llega a ser la que exige el decreto, supone un estímulo a que haya una competencia. Obviamente, la calificación sobre qué puede ser estimulante o no es una cuestión muy subjetiva; sobre eso podemos tener opiniones diferentes, pero lo cierto es que a uno de los competidores se le exigen condiciones de operación para todas las aeronaves y a otro no.

Quiere decir que cuando se señala como salvedad que hay determinados equipos que son para apenas seis o siete operaciones por mes, en realidad, se está exigiendo a una empresa un capital para muy pocas operaciones y que tiene un costo superior al que se le exige a otra empresa para una mayor cantidad de operaciones. Quiero decir que los equipos que hoy tienen los dos operadores para la mayor cantidad de operaciones bastan para una dispensa, pero son una mínima exigencia para una concesión como la que tiene la empresa, que está realizando actividades desde hace tiempo. O sea: hay a quien se le exige menos capital, menos inversión, menos gasto, menos funcionamiento, para brindar un servicio en competencia con otro, y hay a quien se le exige otras condiciones de seguridad, otro capital, otras condiciones operativas y otro desarrollo empresarial.

Está claro que si los equipos más complicados, sofisticados, complejos o caros que integran una inversión solamente son para seis o siete operaciones mensuales, y hay una empresa a la que se los exigimos y otra a la que no, estamos cargando sobre una de ellas la responsabilidad de toda la operación del Aeropuerto y le estamos exigiendo que compita en operaciones que pueden traer un beneficio para los usuarios, que en este caso son las compañías de aviación, pero que por su volumen pueden significar un perjuicio para los prestatarios, que son las compañías que brindan el servicio.

Mi comentario está referido al tema de que hay equipos que son exigidos solamente para algún tipo de operaciones. Resulta que en el caso de una empresa, si no los tiene, no puede operar, pero en el caso de la otra, aunque no cuente con ellos no tiene ningún obstáculo para operar.

SEÑOR VILARDO.- Como dijo el señor Legislador, el espíritu no es polemizar, pero quiero aclarar que las exigencias de seguridad son exactamente iguales para las dos empresas. ¿Cuál es la diferencia? Que CANDYSUR hoy puede atender a todos los aviones y

las especificaciones técnicas que tiene aprobadas la otra empresa no le permite atenderlos a todos. Llegado el momento, eso se le va a exigir también a la otra empresa. Si hoy llega un Boeing 747, SWISSPORT no lo va a atender porque no tiene permiso para hacerlo -esa ha sido la razón de las sucesivas inspecciones realizadas al equipo que ha llegado-, pero al final de este camino la exigencia será igual para las dos empresas en cuanto a la cantidad de equipos que deben atender; de lo contrario no estarían con la habilitación completa.

SEÑOR TROBO.- Voy a hacer la pregunta de otra manera. Esas condiciones mínimas que ustedes le pusieron a la empresa SWISSPORT ¿con qué porcentaje de las llegadas al Aeropuerto Internacional de Carrasco le permite operar? ¿Cuál es el volumen de esa competencia respecto del mercado en el que la única en condiciones de atenderlo, pero obligada, es la empresa CANDYSUR?

SEÑOR VILARDO.- No trabajan en función a un volumen sino en función de los equipos y de la autorización que tienen. O sea, si solamente llegan Fokker 100 al Aeropuerto...

(Interrupción del señor Legislador Trobo)

Entonces, no le entendí la pregunta.

SEÑOR TROBO.- Hay un mercado en Carrasco de tanta cantidad de vuelos de Fokker, 707, 737, 727, etcétera. Esos vuelos -que según se nos decía son tan pocos, es decir seis o siete mensuales- que no puede atender SWISSPORT debe obligatoriamente atenderlos CANDYSUR; o sea, para tener la autorización para operar tiene la obligación de atender esos aviones. Eso tiene un costo de personal, de equipos, de amortización de los equipos, etcétera. Es decir que esta empresa tiene más costos para funcionar, porque tiene una obligación que la otra no posee. La otra empresa compite en un mercado más restringido en cuanto a la cantidad de aparatos, pero seguramente de mucho mayor cantidad de vuelos, porque los vuelos que pueden atender SWISSPORT o CANDYSUR son muchos más que los que debe atender solamente CANDYSUR.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Correa Freitas)

SEÑOR MARTINS.- No tengo las estadísticas, pero haciendo memoria y pensando en las frecuencias autorizadas, no hay duda de que la mayor parte de la operativa es con Boeing 737, MD 80, Fokker 100, es decir, aeronaves de fuselaje angosto. Las aeronaves que operan diariamente en Carrasco son Boeing 767, 757, 777, etcétera, y los aviones regionales -que corresponden a la mayoría de las frecuencias- estarían incluidos dentro de lo que las dos empresas pueden atender. SWISSPORT no puede atender ningún avión de fuselaje ancho. Creo que ya tiene los equipos y podría actuar, pero no está habilitada. Hoy por hoy no lo está; precisamente, la dispensa que pidió era por no tener los equipos para atender este tipo de aeronaves de fuselaje ancho. Repito que la mayoría de las operaciones son con vuelos regionales de aeronaves de fuselaje angosto.

SEÑOR TROBO.- O sea que sin la misma exigencia se ha permitido a una empresa empezar a competir, financiándose paulatina y sucesivamente. Se está estimulando la competencia mediante dispensas, facilitando el ingreso potencial de equipos. Mi pregunta es cuándo finalizará ese régimen transitorio que se ha puesto en marcha, porque la certeza del desarrollo de una empresa está en las reglas de juego y en este caso han sido, -no quiero usar un término categórico- por lo menos distendidas a efectos de que haya otro servicio.

De hecho se dio una dispensa para que hubiera determinados equipos. Luego se dio una prórroga de esta dispensa y estamos casi a su vencimiento. La preocupación que se nos plantea es si estamos en condiciones de que la empresa compita o todavía seguirá habiendo dispensas. Creo que es muy importante buscar que haya un mercado y una competencia porque eso va a bajar los precios. Lo que tenemos que pensar es que los operadores y sus empleados dicen: "yo trato de buscar que la seguridad de mi actividad esté garantizada por reglas de juego claras, y que todo el mundo sepa cuáles son".

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Obviamente no venimos como abogados de la empresa SWISSPORT sino en defensa del interés público, que consiste en que existan empresas que compitan en beneficio del consumidor, del pasajero, de los usuarios.

Como ustedes saben, una de las razones para crear el Comité de Usuarios del Aeropuerto se debe a que las líneas aéreas son sumamente cuidadosas en sus costos. Inclusive, ha habido quejas respecto a los precios que se están cobrando en el Aeropuerto, pues las empresas cuidan en forma sumamente estricta sus costos. Por lo tanto, la administración estima que es en beneficio de los usuarios que exista competencia.

En respuesta a lo que plantea el señor Legislador Trobo, en primer lugar, se trata de actuar con equidad, tomando en cuenta todos los actores. Uno de ellos, y no despreciable, es SWISSPORT, que cuando planteó la dispensa hace noventa días, ya contaba con más de cuarenta empleados -aproximadamente cuarenta y seis- y con veinte más en proceso de entrenamiento. Estamos hablando de una fuente de trabajo para sesenta y cinco personas y en este momento, acercándose el vencimiento de la última dispensa, se solicita aproximadamente treinta personas más , en proceso de entrenamiento dentro de la institución Fuerza Aérea, con lo que estaríamos hablando de noventa fuentes de trabajo. No digo que sea decisivo, pero sin duda se trata de una consideración no menos importante.

También se tomó en cuenta que desde 1991, en que se estableció aquella licitación para los servicios de tierra y aun después de aprobado el Decreto N°280, la empresa CANDYSUR inexplicablemente también pasó por un proceso que podríamos llamar de capitalización, aprendizaje, incorporación de elementos que permitieran cumplir la totalidad de los servicios. Esto es normal porque no es común en este país iniciar las operaciones con la totalidad de los equipos que puedan exigirse para atender a todos los aviones. De manera que ese fue un proceso que felizmente culminó con éxito y CANDYSUR está en condiciones de prestar los servicios a todas las empresas que habitualmente operan en Carrasco. El único propósito de la dispensa fue un plazo más corto que el que requirió CANDYSUR para completar su infraestructura técnica y fue, precisamente, dar tiempo suficiente para, dentro de lo razonable y no con un plazo definido, adquirir y poner en operación esos equipos.

Para información de los señores Legisladores, la primera dispensa fue otorgada por ciento ochenta días y en una segunda oportunidad se pidió ciento ochenta días adicionales. La Dirección entendió que ciento ochenta días eran excesivos y que se debía

reducir ese plazo. Cabe determinar que al vencimiento de esta dispensa de noventa días, una vez examinadas y comprobadas las diligencias del caso, se habrán o no incorporado todos los equipos o comprometido a demostrar en forma absolutamente fehaciente que el equipo está embarcado y consignado para llegar a Montevideo en cuestión de días o eventualmente semanas. En suma, lo que interesa a la administración es proteger las fuentes de trabajo, asegurar la equidad en la manera como se ha ido permitiendo a las empresas ampliar su ámbito de actividad en forma gradual. Por lo tanto, al finalizar esta segunda dispensa, pensamos que esta empresa SWISSPORT estará en condiciones de atender los vuelos que habitualmente operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR TROBO.- Estamos hablando de la totalidad de los equipos requeridos para cumplir con el Decreto N° 280. O sea que la empresa estaría en condiciones de cumplir el servicio. ¿Cuándo vence el plazo? Tengo entendido que esta semana.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- En eso confío en los cuerpos técnicos y en quienes tienen la responsabilidad de supervisión, vigilancia y control de estos temas. Parto de la premisa de que sí, pero me gustaría que contestaran los funcionarios competentes.

SEÑOR CAPPI.- En esta carpeta están contenidos los documentos que refieren al total de los equipos necesarios para la atención de todos los vuelos que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

El día 29 se realizó una inspección y quedaron pendientes algunos equipos; la empresa manifiesta que estarían embarcados. Entendemos que el día 3 a la hora cero, ese equipo no estaría en el país aunque, como manifiesta la empresa, estaría embarcado. Es lógico que mañana, a la hora 24 no va a llegar porque aun cuando estuviera en el Puerto no estaría llegando al aeropuerto. Según manifiesta la empresa, ese equipo estaría embarcado y llegando, como dijo el señor Subsecretario, en días o semanas. Ese sería el procedimiento.

SEÑORA CASTRO.- Creo que fue mucha la información que se ha brindado, pero para complementarla me gustaría saber, en primer término, de acuerdo con lo que manifiesta el Coronel Cappi, qué ha dispuesto la administración para chequear la veracidad de la declaración de la empresa.

En segundo lugar, en relación con la contratación del personal y las condiciones que fueron denunciadas aquí por el sindicato de trabajadores en cuanto a que trabajarían en negro, ustedes han manifestado que van a proceder como corresponde a cualquier funcionario público que recibe una denuncia de este tipo, es decir, comunicarse con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Quisiera saber cuál es el estado de diligencia -por llamarlo de alguna manera- porque esta denuncia les ha llegado a ustedes por lo menos hace quince días.

En tercer término, hay una manifestación, leída en Sala, acerca de que no solo estaba la negativa o la afirmación -vamos a dejarlo en la afirmación- del Brigadier Vilardo en relación al señor López, sino también una carta -que fue leída- de la propia empresa. Entonces, ¿cuáles son los mecanismos que la Administración ha resuelto disponer para constatar la veracidad sobre el particular?

Por último, quiero decir que ante este tema estamos un poco ante las informaciones que nos llegan; pueden no ser totalmente ciertas. Por eso, este tipo de entrevistas nos proporciona la posibilidad de entender mejor cómo son las cosas. En ese sentido, quisiéramos saber quién figura por parte de la empresa SWISSPORT Uruguay S.A. como encargado de la tramitación de los permisos ante la DINACIA; supongo que es el Coronel (R) González; por lo menos esa es la información que tenemos. En caso de ser esta persona u otra, me gustaría saber si mantiene o mantuvo relación profesional particular con algunos de los integrantes de la Dirección de esta Administración.

SEÑOR VILARDO.- Voy a tratar de seguir el orden de las preguntas.

En cuanto a la seguridad o la inspección de los equipos -tal como se menciona en el documento que vamos a dejar a esta Comisión-, dentro de la Dirección de Seguridad Operacional existen funcionarios presupuestados, que son inspectores. Ellos son los encargados de inspeccionar tripulaciones, aerolíneas e, inclusive, los lugares donde operan. Se han hecho inspecciones sorpresivas a PLUNA en Brasil, a Uair en Curitiba, Mendoza, Rosario. Esos funcionarios inspeccionan las operaciones, los operadores en tierra, las operaciones en rampa, el equipamiento y que las operaciones sean hechas en forma segura y con el equipamiento adecuado. Todas las operaciones relatadas fueron cumplidas por los funcionarios.

SEÑORA CASTRO.- Mi pregunta, que iba dirigida en forma complementaria a lo que informaba el Coronel Cappi, refiere a qué ha dispuesto la División para constatar lo expresado por la empresa con respecto a la situación de los equipos.

SEÑOR VILARDO.- Cuando se decide dar la prórroga de noventa días frente al pedido de ellos de ciento ochenta días, una de las consideraciones que se tuvo en cuenta tiene que ver con el documento que presenta la empresa SWISSPORT Uruguay S.A. Me refiero a los conocimientos de embarque que estaban adjuntados en esa nota y que demostraban que ese equipo ya estaba entregado al barco o a la empresa naviera. Esos fueron los elementos de juicio que permitieron decir que el equipo estaba comprado.

SEÑOR MARTINS.- En cuanto a la situación de los funcionarios -he dejado la nota para el Ministerio, denunciando la situación, y la enviaré hoy o mañana- es preciso coordinar la parte técnica para tratar de efectuar, eventualmente, una inspección conjunta por parte de las dos autoridades, en la medida en que tenemos, por un lado, la denuncia de todo el tema en negro -que sería una denuncia directa al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social- y por otro, la inspección en materia de seguridad laboral. Reitero que ello se debe efectuar coordinadamente, pues si bien tienen competencia primaria, en la medida en que es nuestra obligación, vamos a pedir una inspección conjunta.

Debo decir que el apoderado es el doctor Denis Lockling y el representante técnico es el señor José María Albornoz. Se exige que haya un representante técnico con experiencia en el trabajo portuario, que es responsable desde el punto de vista técnico de todas las tramitaciones.

SEÑOR VILARDO.- En cuanto a la inquietud de la señora Diputada con respecto al Coronel (R) Shandelaio González quisiera agregar lo siguiente.

Después de casi cuarenta años transitando nuestra profesión -esta debe ser la tercera vez que trabajamos juntos con el Coronel Cappi- sin duda en algún momento de nuestro destino hemos tenido la oportunidad de compartir actividades con la mayoría de los oficiales que hoy integran los cuadros permanentes. Voy a poner un ejemplo práctico: esta es la tercera vez que relevo al Teniente General Bonelli en los destinos. Con el Coronel hemos tenido oportunidad de trabajar juntos, pues él fue Director de la Escuela Nacional de Aeronáutica y quien habla Subdirector. El Mayor Álvarez era Instructor de la Escuela cuando el Oficial era el Director. O sea que en nuestros movimientos internos siempre tenemos la necesidad de compartir los destinos, cada uno en su jerarquía, pero sí surge esa relación de trabajo.

SEÑORA CASTRO.- Sin ánimo de molestar ni prolongar el debate sin necesidad, la pregunta iba dirigida a conocer si el Coronel (R) González tenía algún tipo de vinculación con la empresa SWISSPORT Uruguay S.A.; por lo menos si ustedes conocían la existencia de tal vinculación.

SEÑOR VILARDO.- Tenemos la información de que sí estaría trabajando allí, aunque no se trata de una de las figuras representativas frente a la Dirección General a los efectos de presentar documentación o requerimiento nuestro frente a la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, solo resta agradecer la presencia de las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, con quienes nos mantendremos en contacto.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 8)